

Saab EV-1 Concept 1985

NEVS-brevet onsdag 8 maj
Föregående måndag 6 maj

Di Bil

1. Indigo tillbaka med nytt namn

Karin Olander 2019-05-02

När jobbet med att återuppvecka den svenska 1990-talsracern Indigo snart är i mål blir det med ett helt nytt namn — Lusitano.



”Vi vill bygga ett nytt varumärke från grunden och vår bil är en fighter, precis som lusitano-hästen”, säger vd:n Frank Bergqvist.

Skapandet av en ny sportbil för folket med komponenter som redan fanns på marknaden är ett stycke svensk bilhistoria. Bengt Lidman, med en bakgrund på Volvo Personvagnar grundade Jösse Car och sportbilen 3000, men det blev bara 43 bilar innan bolaget gick i konkurs 1999.

2014 tog sportbilshandlaren Torbjörn von Braun i västgötska Skene upp tråden igen och fick med sig finansiärer i projektet. Han har på senare tid tonat ner sin roll och är numera endast passiv minoritetsägare.

I stället är det Frank Bergqvist som är vd och delägare som driver arbetet med att få liv i den gamla sportbilen.

”Vi har flyttat till egna lokaler där det ska bli både tillverkning och showroom. Vi är fem anställda i bolaget som nu byter namn till Lusitano Cars” säger Frank Bergqvist.

I fjol var förlusten runt 5 miljoner kronor och för att ge bolaget kraft att fortsätta utvecklingen planeras för en nyemisson på 20 Mkr som väntas komma från nuvarande ägare bland annat styrelseordförande Jonny Olsson.

Tidigare förhoppningar om att börja leverera bilarna redan 2017 har grusats. Bland annat tog det längre tid än man trodde att få klart ett typgodkännande. Det har varit komplicerat att göra alla anpassningar som krävs för att bilen ska kännas modern. Den har bland annat fått ett helt nytt elsystem, ny kaross i kolfiber, nya bromsar och ny inredning.



Volvo Cars Senior Club på företagsbesök

”**I januari fick** vi färdigt typgodkännandet och vad gäller utsläpp klarar vi Euro 6. Första kundbilen levererar vi i maj och sedan blir det två till under juni”, säger Frank Bergqvist.

Motorn är Volvos raka sexcylindriska bensinmotor med överladdning genom dubbelturbo som har 307 hästkrafter — 50 procent mer än orginalmotorn.

Namnfrågan har under hela processen varit oklar bland annat på grund av rättighetsfrågan. Nu är det klart att bilarna ska heta Lusitano 3000R.

”Projektet har vuxit till att bli något annat än man först tänkte i och med att vi nu planerar för 20 bilar per år. Då känns det fel att inte äga namnet från början. Det är också så mycket nytt i bilen att det känns fräscht med ett nytt namn. Släktskapet finns där och rötterna kommer från Indigo, men vår bil är något helt annat än den som såldes på 1990-talet”, säger Frank Bergqvist.

En häst i loggan bygger också på historien eftersom Jösse Cars logga bestod av Arvikas stadsvapen med just en häst.

”Hästar är en bra metafor när man håller på med sportbilar. Lusitanon passar extra bra eftersom det är en hästras framavlad för strid och har används i tjurfäktning. Den signalerar kraft samtidigt som den är ett ädelt och exklusivt djur”, säger Frank Bergqvist om hur det nya namnet togs fram.,

De nya sportbilarna görs i tre varianter: öppen roadster, en coupé med hardtopp eller en cabriolet. Prislappen hamnar på 1,3 — 1,4 Mkr.

Sju av de tio första är redan sålda.

”Efterfrågan på den här typen av exklusiva bilar finns. För framtiden tänker vi oss att göra limiterade serier för att hålla uppe känslan av exklusivitet”, säger Frank Bergqvist.

ALLT OM BILAR

2. Volvo dominerar svenska nybilsförsäljningen

Av Mattias Rabe

Publicerad 2 maj 2019 12:22

När april månads nybilsregistreringar summeras står det klart att marknaden fortsatt sviktar jämfört med ett år tillbaka. Det har dock sina naturliga förklaringar.



Volvo V60 – en vinnare när bilförsäljningen i Sverige summeras för april.

Årets aprilmånad såg 30 253 nybilsregistreringar, ett tapp om 11,6 procent jämfört med samma månad förra året då 34 215 nya bilar registrerades. Att årets månad inte skulle matcha fjolårets, som registrerades som den bästa aprilmånaden någonsin, var väntat i och med en försvagad svensk tillväxttakt, det nya skattesystemet bonus/malus som trädde i kraft 1 juli 2018 (som drev upp antalet registreringar innan nämnda datum) och även WLTP-omställningen som fortfarande sägs påverka leveranstiderna för många bilmodeller.

Flest nybilsregistreringar stod Volvo för, 5 768 stycken. Tvåa var Volkswagen med 3 714 och trea Mercedes med 2 831. Medan Volvo och Volkswagen tappade jämfört med för ett år sedan (21 respektive 31 procent) ökade Mercedes (plus 42 procent).

LÄS ÄVEN: [Rea just nu – här är 11 riktiga vårfynd på bilhallen]



Precis som större syskonet V90.

Trippelt Volvo i apriltoppen

Störst procentuell ökning stod DS för. Det franska märket ökade med hela 750 procent vilket kan låta imponerande, men synar man registreringssiffrorna handlar det om få bilar. DS ökade från två till 17 bilar.

Även Jaguar ökade kraftigt – plus 585 procent. Inte heller här handlar det om många bilar, dock betydligt fler än för DS. Jaguar gick i april från 27 till 185 bilar.

MEST SÅLDA BILMÄRKEN I APRIL 2019

1. Volvo – 5 768
2. Volkswagen – 3 714
3. Mercedes – 2 831
4. Kia – 2 182
5. BMW – 1 815
6. Toyota – 1 807
7. Audi – 1 562
8. Skoda – 1 510
9. Ford – 840
10. Renault – 821



Volvo XC60 tar tredjeplatsen på aprillistan.

På modellnivå blev det en trippel för Volvo. Volvo S60 och V60 toppade med 2 490 exemplar. En bra bit bakom på andra plats landade S90 och V90 med 1 179 exemplar och på tredje plats XC60 med 1 093 exemplar. XC60:s marginal till fyran Volkswagen Tiguan var dock hårfin då tysken registrerades i 1 075 exemplar.

Det var för övrigt andra månaden i rad som Volvo plockade hem trippeln.

MEST SÅLDA BILMODELLER I APRIL 2019

1. Volvo S60/V60 – 2 490
2. Volvo S90/V90 – 1 179
3. Volvo XC60 – 1 093
4. Volkswagen Tiguan – 1 075
5. Volkswagen Golf – 912
6. Mercedes C-klass – 861
7. Kia Niro – 667
8. Volkswagen Passat – 640
9. Toyota Corolla – 614
10. Mercedes E-klass – 541



Bäst av de laddbara bilarna sålde Tesla Model 3.

Dieselbilarna har tappat under en lång period men andelen i april var på nivå med april månad förra året – 38,5 jämfört med 39,3 procent. Dieseltappet ser ut att ha stagnerat.

De laddbara bilarna (elbilar och laddhybrider) ökade i april med 44 procent och det var framför allt elbilarna som ökade kraftigt, med hela 271 procent. Nästan hälften av de laddbara bilarna utgjordes i april av elbilar.

Tesla Model 3 var den absolut mest registrerade laddbara bilmodellen under april månad. Med 446 exemplar låg den en bra bit före tvåan Kia Niro Plug-In Hybrid som nådde upp till 302 registrerade exemplar. Kia norpade även tredjeplatsen med sin Optima Plug-In Hybrid som registrerades 289 gånger.

MEST SÅLDA LADDBARA APRIL 2019

1. Tesla Model – 3 446
2. Kia Niro Plug-In Hybrid – 302
3. Kia Optima Plug-In Hybrid – 289
4. Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid – 245
5. Volvo XC60 Twin Engine – 215

LÄS ÄVEN: [10 lyxiga bilar som rasat i pris]

Mattias Rabe

auto motor & sport

3. Ägarnas dom:
Modellerna som är mycket bättre än Volkswagen Passat och Volvo V90

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-02, 06:29

Ägarna missnöjda med Volkswagen Passat och Volvo V90 – här är modellerna som håller mycket högre kvalitet.



Det går knappt en dag utan att du ser en Volkswagen Passat eller Volvo V90 i trafiken. Det är två av Sveriges vanligaste bilar, även som begagnade, och båda två är populära inte minst bland barnfamiljer.

Men enligt ägarna själva är det också två av Sveriges överlägset sämsta bilar att äga. I vår begagnatdatabas, där alla Premiummedlemmar själva kan gå in och söka fram bilbetyg, har vi sammanlagt 50.000 bilbetyg från ägarna själva. De betygsätter allt från ljudnivå och utrymmen till driftsäkerhet och upplevelsen hos verkstaden.

Tittar vi på samtliga versioner av Volkswagen Passat i vår databas (inklusive kombi-, Alltrack- och laddhybridversionen) får den ett snittbetyg på 79 procent. Det är långt under samtliga konkurrenter. För Volvo V90 är den siffran 82 procent.

Bra som nya – sämre som begagnade

Både Passat och V90 brukar få höga betyg i våra nybilstester där de övertygar med fina utrymmen och bra vardagsegenskaper till bra pris. Men som begagnade är det framför allt driftsäkerheten som ägarna klagar på.

Om vi enbart fokuserar på driftsäkerheten får Volkswagen Passat ett betyg på 82 procent. Snittbilen får hela 90 procent, så Passat hamnar alltså en bra bit under medelbilen. Volvo V90 (inklusive syskonmodellen V90 Cross Country) kommer upp till 87 procent.

Faktum är att ett bilmärke som vanligtvis inte ligger särskilt bra till när det gäller driftsäkerhet – Alfa Romeo – utklassar både Passat och V90. Alfa Romeo Giulia, som visserligen är en modell i storleksklassen under, har hela 93 procent i driftsäkerhetsbetyg.

Exakt vad ägarna klagar på när det gäller driftsäkerheten kan du läsa om i våra begagnatanalyser.



Begagnatduell: VW Passat GTE mot Volvo V60 Twin Engine – här är ägarnas dom
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Begduellen: Volvo V70 mot Volvo V90 – på giganternas axlar



Begtest: Så står sig Volvo XC70 mot Volvo V90 Cross Country



BMW 5-serie är en av modellerna
som strular betydligt mindre än Volkswagen Passat och Volvo V90.

Utklassas av Subaru och Audi

Det finns gott om exempel på biltillverkare som lyckas bygga betydligt bättre kombibilar rent driftsäkerhetsmässigt än Volvo och Volkswagen.

Högst upp i toppen hittar vi Subaru Outback med ett imponerande driftsäkerhetsbetyg på 94 procent. Även Audi A6 ligger relativt bra till med ett driftsäkerhetsbetyg på 92 procent – samma som BMW 5-serie.

Mercedes E-klass kommer strax därefter och även Skoda Superb och Kia Optima ligger bra till i vår granskning.

Du kan djupdyka i samtliga dessa modeller i våra begagnatanalyser, som är länkade nedan – och allihop är alltså mer driftsäkra än Sveriges mest sålda kombibilar, enligt ägarna själva.

Fotnot: Bilbetygen är hämtade ur auto motor & sports begagnatdatabas. Vi har rensat bort bilmodeller med färre än 30 svar. Vi valde modellår 2014–2019.



Begagnatguide: 3 intressanta bilmodeller som ersatts – fyndchans!



Begagnatduell: Audi A6 Allroad mot Subaru Outback – fyrhjulsfejd



Begagnatduell: Gamla och nya Mercedes E-klass



Begagnatduell: BMW 5-serie och Mercedes E-klass håller extremt hög nivå

RECHARGE

4. Teslas plan för att stärka kassan: Nyemission för 20 miljarder

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-03, 08:13

Och Elon Musk vill själv vara med för nästan 100 miljoner.



Teslas första kvartal slutade med storförlust och Elon Musks bolag backade mer än väntat. Förlusten blev 6,7 miljarder kronor under perioden januari–mars 2019, och försäljningen gick sämre än väntat.

Amerikanska storbanken Morgan Stanley menade också att Tesla kunde tvingas göra en nyemission för att få in pengar i kassan.

Och så kan det bli. Under torsdagen stod det klart att Tesla vill ta in knappt 20 miljarder kronor i en nyemission av aktier och med hjälp av så kallade konvertibler.

Samtidigt har Teslachefen Elon Musk aviserat att han vill köpa aktier i nyemissionen för ungefär 95 miljoner kronor.



Storbankens analys: Tesla har snart slut på pengar



Storförlust för Tesla under första kvartalet – backat mer än väntat

RECHARGE

5. Teslas smarta knep: Model 3 med bara 15 mils räckvidd

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-02, 14:02

Hur många elbilar som säljs beror ofta till stor del på hur starka incitament som finns. En rejäl elbilsbonus och möjlighet att köra i bussfilen är exempel på incitament som kan ge ordentlig skjuts i elbilsförsäljningen.



Det här är något som elbilstillverkarna måste förhålla sig till. Vi har bland annat sett hur Tesla "pressat in" Model S precis under gränsen för att få elbilsrabatt i Tyskland, och nu kommer en ny och nästan ännu mer kreativ lösning i Kanada, skriver Electrek.

Teslas bilar är egentligen för dyra för att få den kanadensiska elbilsbonusen på 5.000 dollar. Men nu kommer en ny version av Tesla Model 3 som klämmer sig in under gränsen på 45.000 dollar, och den får heller inte kosta mer än 55.000 dollar efter tillval.

Det finns bara en nackdel: räckvidden i denna Tesla Model 3 Standard Range är bara 15 mil. Jo, du läste rätt!

Tesla har dock en klurig idé för att kunna erbjuda längre räckvidd än så i praktiken. Vid sidan av denna Tesla Model 3 Standard Range finns en "Standard Range Plus"-variant med uppgiven räckvidd på knappt 39 mil enligt den amerikanska EPA-körcykeln. Den kostar 53.700 dollar, och eftersom den tekniskt sett räknas som ett tillval till grundmodellen Standard Range (utan "Plus") omfattas den av Kanadas elbilsrabatt.

Tesla Model 3 blev Europas bästsäljande elbil och sedan under februari månad

Tesla lanserar billigare Model 3 i Sverige – men instegsversionen på väg bort?

Tesla visar ny teknik till Autopilot – här är Elon Musks plan

6. Audi S4 får dieselmotor – urstark och snål

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-05-02, 11:06, uppdaterad 2019-05-02, 15:28

Efter att syskonen Audi S5, Audi S6, Audi SQ5 och Audi S7 bestyckats med en treliters V6-diesel går lillebror S4 samma öde till mötes. Effektuttaget är detsamma som i S5 och SQ5 – 347 hästar och 700 Nm.



Det, tillsammans med 48V-lätthybridteknik och en liten elektrisk kompressor som eliminerar turbofördröjning, räcker till en noll-till-hundra-tid på 4,8 sekunder (4,9 sekunder för Avant). Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h.

Audi uppger en bränsleförbrukning på 6,2/6,3 liter/100 km för Sedan respektive Avant. CO2-utsläppet blir 161-163 g/km för S4 Sedan och 164-165 g/km för S4 Avant.

Givetvis har nya Audi S4 quattro-fyrhjulsdrift och skiftet mellan växlarna görs via Audis åtta-stegade automatlåda.

Att Audi väljer att sätta dieselmotorer i sina prestandaversioner har att göra med åtskruvade utsläppskrav för hela modellflottan.





[Uppgifter: Nästa Audi S5 får dieselmotor]



[Audi S5 Sportback provkörd – diskret nöjesmaskin]



[Uppgraderad: Audi SQ5 TDI får 48V-teknik, elektrisk kompressor – ger 347 hk och 700 Nm]

7. Nya Opel Corsa klar i höst – se den testas i Sverige

Peter Klemensberger 2 maj 2019

Nya Opel Corsa debuterar i höst och nu görs de sista testerna av modellen. I Sverige har arbetet pågått sedan november 2018. Se bilder och filmklipp från det här.



I höst gör nya Opel Corsa debut och nu görs de sista testerna av den sjätte generationen av modellen som hängt med sedan 1982. På bilderna och filmklippet här ses bilen rulla i både svenska Lappland som på testanläggningen i Dudenhofen men bilen har även körts på tyska Autobahn. Hemma i Rüsselsheim har bilens egenskaper rörande elektromagnetism varit i fokus.

– Effektivitet har varit i fokus med nya Corsa, säger Thomas Wanke som varit med att utveckla tre tidigare generationer av modellen. Nya Corsa är betydligt lättare än föregångaren vilket gynnar både bränsleekonomi och köregenskaper, berättar han vidare.

Vi vet sedan tidigare att nya Corsa ska vara tio procent lättare än utgående generation och att bilen kommer att väga under ett ton.

Testerna i Sverige har pågått sedan november 2018 i temperaturer ner mot 30 grader med främst chassi, bromsar och tillhörande system på dagordningen. Ingen annanstans finns bättre förutsättningar för sådant arbete, menar Opel.

I Dudenhofen har det mesta cirkulerat kring utveckling av chassi och styrning i höga farter på ovalbana. Hur bilen uppträder i Autobahnfarter är viktigt. Vibrationer och fladder får inte förekomma. Bilen har på det genomgått vattentester i djup på 25 centimeter och mer.

I Rüsselsheim har bilen rullats in i ett så kallat EMC-labb där motståndskraften mot elektromagnetism studerats. Förr handlade det i huvudsak om störningar på radion, nu är bilarna dock mer avancerade på den elektriska fronten.

På tal om elektricitet så vet vi sedan länge att nya Opel Corsa även kommer som elbil och Opels vd Michael Lohscheller har även berättat att det ska komma en eldriven prestandaversion av modellen.

På bilderna och filmen ser vi kamouflerade bilar som i alla fall avslöjar lite om bilen designmässigt. Under skalet döljer sig dock PSA-koncernens CMP-plattform som den delar med redan officiella systerbilen Peugeot 208.





FILM: ***https://youtu.be/1nogHvnBGhQ***

GALLERI
Opel Corsa i test
13 bilder

Peter Klemensberger

8. Provkörning av DS 3 Crossback Puretech 155

Jan-Erik Berggren 2 maj 2019

Det är inga stora ord eller kaxiga affärsplaner. Det handlar inte om att förändra hela bilvärlden eller vända upp och ner på alla begrepp. Det är inte något i stil med Tesla, Lynk & Co, Polestar eller för den delen Cupra. Det är i stället den franska evolutionen.



Matematiken bakom det nya bilmärket DS är enkel och logisk. Så gott som alla analytiker är överens om att det kommer att säljas fler och fler bilar i världen framöver. Och på en ökande marknad ökar de lite dyrare, finare och lyxiga bilarna allra mest. Premiummärken som Mercedes, Audi, BMWoch Volvo svarar för cirka 11 procent av all bilförsäljning.

Men samma grupp av märken håvar in 34 procent av vinsten. Det här var förstås en för god tårtbit att välja bort för bilgruppen som 2015 bestod av Peugeot och Citroën. PSA valde att bygga ett helt nytt bilmärke, DS, på gamla klassikern Citroën DS. Där fanns designelement och inspiration att hämta för att skapa något världen inte sett tidigare, ett franskt premiummärke. Och varför inte? Kan Frankrike leverera premiumvaror inom kultur, mat och mode borde det väl fungera även med bilar.

DS 3 Crossback är den andra av totalt sex planerade DS-bilar som ska fylla PSA-gruppens kassakista. Den första bilen kom förra året, DS 7 Crossback. Det är förstås ingen slump att båda är suvar men att DS valde att gå så långt ner i storlek som till en 412 cm kort suv är överraskande. Konkurrensen i B-suvsegmentet är inte direkt mördande och vi spenderar en stor del av provkörningstiden med att spekulera om motståndare, dels i pris och storlek men också som logiska rivaler.

DS tekniker och talespersoner på plats ser gärna Audi som en tydlig konkurrent. Men Audi Q2 är lite större än DS 3 Crossback och någon Q1 ser vi inte förrän tidigast nästa år. Möjligen kan nya Volkswagen T-Cross mäta sig med den lilla DS-bilen. Mini Countryman är en annan. Att jag inte direkt jämför med bilar som Kia Stonic, Seat Arona eller Nissan Juke beror på den fina komforten och detaljkvaliteten i designen.



DS 3 Crossback är bil nummer två av totalt sex från PSA-gruppens nya premiummärke.

Ljudnivån är behagligt låg i DS 3 Crossback. Den nya trecylindriga motorn ger sig bara tillkänna när jag låter den arbeta i uppförsbackarna nordväst om Monaco. Då morrar den på sedvanligt trepipsvis men annars hör jag inte av den speciellt mycket. Det finns tre olika körlägen som direkt ändrar respons från motor och den åttastegade fina automatlådan. I sportläget växlar det snabbt och jag får till och med lite tuff mellangas in i hårnålskurvorna. Styrningen blir lite tyngre, speciellt runt nolläget. I Eco eller Normal går det lugnare och då blir också styrningen behagligare. Jag hade gärna sett ett individuellt läge så att jag kunnat få drivlinan från Sport och styrningen från Normal.

Styrningen är lite märklig runt nolläget då ratten hela tiden strävar tillbaka till utgångsposition, även när jag stänger av den vingliga filkörningsassistenten. Det var onödigt att slarva bort köregenskaperna på en dåligt intrimmad styrning. Jag är ingen vän av filkörningshjälp eller för den delen adaptiv farthållare men DS pekar på båda som viktiga nyheter i klassen för småsuvar. Nja. När det svänger som mest och jag pressar på i svängarna blir understyrningen tydlig. Men korta och lite högre bilar som DS 3 Crossback brukar kränga och protestera mer vid sån behandling.

Det är tydligt att PSA-gruppen lyckats bra med sin nya plattform för småbilar, CMP. Det bådar gott för en mer normal – lägre och bredare – bil som Peugeot 208. DS designteam har lagt mycket arbete på detaljerna både på ut- och insidan. Här finns rektanglar och former som ska påminna mig om pyramiden vid Louvren och diamanter. Här finns en typ av stygn i skinnklädseln som ska ha tagit tre år att utveckla.

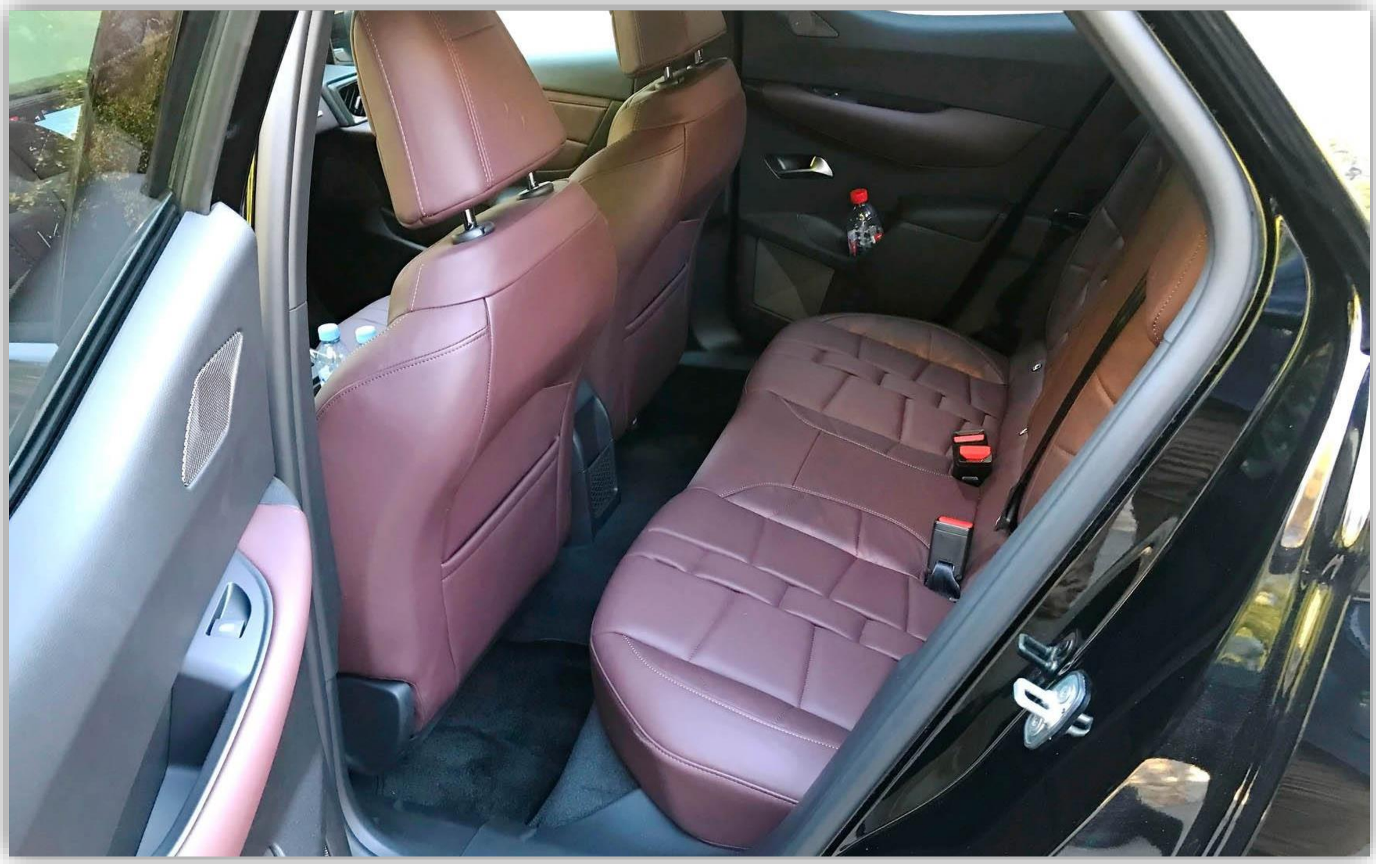
Touchknapparna hänger snyggt ihop med bildskärmen och det är förvånande logiskt med tanke på att det ändå är en fransk bil. Grillen och de nya led-matrix-lyktorna fram ger bilen ett tydligt ansikte. De stora hjulen och speciella fälgarna ger DS 3 Crossback karaktär och den är snygg på vägen. Men måtten går inte att trolla bort. I baksätet är det trångt för ben och fötter och den lilla knorren på bakdörren tar bort mycket sikt. Till höger fram slår jag lätt i knäna i instrumentbrädan och fötterna får plats, men inte mer. Bäst sitter jag bakom ratten.

Franska Focal har byggt en ljudanläggning med tolv högtalare i den lilla bilen – en sitter vid den där knorren på bakdörren. En fin finess är att ljudet kan styras till olika platser i bilen. Slut med tjat från baksätet alltså.



Rektanglar och trianglar ska påminna om Louvren och diamanter.

Precis som storasyskonet DS 7 Crossback är DS 3 Crossback en snygg bil med riktigt bra åkkomfort. Här finns finesser vi bara hittar i större och dyrare bilar – tyvärr kunde vi inte prova den automatiska parkeringen som inte alla testbilarna utrustats med – och drivlinan och växellådan är välbalanserad. Vid lanseringen i Sverige i augusti kan du köpa bensinmotorer på 155 eller 130 hästkrafter. Kanske kommer även en diesel samt en ännu lite svagare bensinare längre fram. I höst lanseras också elversionen av DS 3 Crossback, kallad E-Tense.



Här är det trångt. Vill du sitta i baksätet behöver du trä in fötterna under framstolarna.



Kort och hög. Det brukar inte vara en bra kombination,
men DS 3 Crossback ligger bra på vägen.

DS bygger som bäst också ut sitt nät av återförsäljare i Sverige och har inom kort bra representation i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det är en bra början av ett märke som senast 2021 ska ha 700 DS-affärer och finnas i 90 av världens 200 rikaste städer.

Priset blir helt avgörande för DS. Om de även i prislistan jämför sig med Audi så tar de sig vatten över huvudet. På en pressad svensk bilmarknad blir det mycket svårt för DS att ta sig in till premiumköparna.

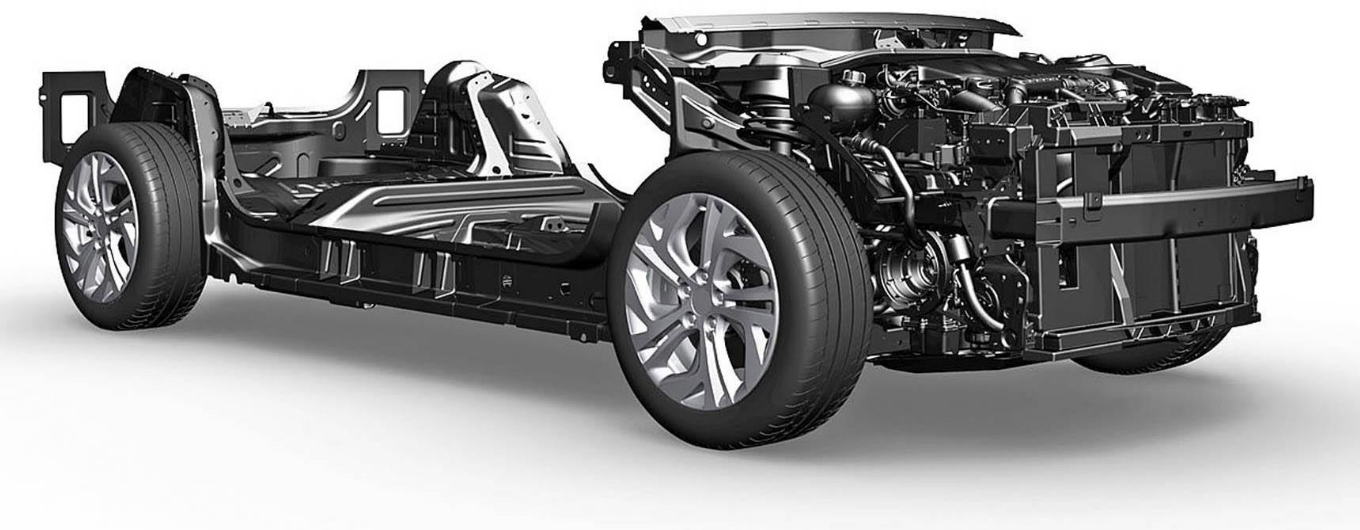


Snart är fälgarna heltäckta för att få lägre luftmotstånd.
Men är det snyggt? Nja.DS 3 Crossback Puretech 155



När det svänger som mest och man pressar på i svängarna blir understyrningen tydlig.

Common Modular Platform



I samband med att PSA-gruppen antog sin nya affärsplan Push to Pass utvecklades den nya plattformen CMP, Common Modular Plattform, för de minsta bilarna. För mellanstora och stora bilar används plattformen EMP2. CMP-plattformen delas inom PSA-gruppen där DS 3 Crossback är första bil att lanseras. Senare i år kommer även nya Peugeot 208 samt Opel Corsa.

CMP-plattformen används för el-, bensin- och dieselmotorer. I både 208 och DS 3 Crossback ryms ett batteri på 50 kWh. Elbilarna får delvis ny fjädring och en ny bakaxel. Förutom Citroën, Peugeot, DS och Opel har även kinesiska Dongfeng investerat i plattformen.

Tre frågor



Marion David – produktchef på DS Automobiles.

Tror du att det är tillräckligt för DS som bilmärke att ha sex olika modeller?
– Ja, för den första generationen av bilar är det det. Med de här sex modellerna vill vi täcka 70 procent av premiummarknaden i världen. Det är ett första steg.

Är det viktigt för er att vara först inom PSA-gruppen med ny teknik?
– Ja, självklart. Våra kunder letar efter innovation och ny teknik, premiummärket i gruppen ska sköta innovationer.

Men är inte det svårt, jag kan tänka mig att alla märken i gruppen vill vara först med till exempel en elbil?
– Jo, men det är en regel inom gruppen. Alla har kommit överens om att det är DS som ska lansera ny teknik.

Det här är nytt!

CMP-plattform
DS 3 Crossback är första bil från PSA på den nya plattformen.

Bensinmotor
En trecylindrig bensinare på 155 hästkrafter är kraftfullast i utbudet som också består av två dieselmotorer på 110 och 130 hästkrafter och ytterligare två bensinare på 100 respektive 130 hästkrafter.

LED-lysen
Nej, DS säger inte att de har tagit över Opels IntelliLux-system, de har byggt ett eget med hjälp av leverantören Valeo.

DS 3 Crossback Puretech 155

Pris
Ej fastställt, men sägs börja på ca 230 000 kronor, säljstart augusti 2019.

Motor
Bensin. Längsmonterad 3-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Direktinsprutning, Kompression i. u. Borrning/slag 75/90,5 mm, cylindervolym 1 199 cm3. Max effekt 155 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. Åttastegad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben MacPhearson med undre triangellänk. Bak länkarmar, torsion bar.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Däck 215/65 R16-18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 256, längd 412, bredd 179, höjd 153 cm, spårvidd f/b 155/156. Markfrigång 17 cm. Tjänstevikt ca 1 280 kg, maxlast 500 kg, max släpvagnsvikt iu. Taklast iu. Bagagevolym (VDA-liter) 350-1 050 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,2 s, toppfart 208 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Stad 0.65 l/mil, landsväg iu l/mil, blandad körning 0,55 l/mil. CO2 126 g/km.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt
2 902 kronor per år de första tre åren, därefter 624 kronor per år.

Rivaler



Audi Q2
Audis hittills minsta suv provkörde vi för första gången för drygt två år sedan. Hyllad för köregenskaperna men något trång, speciellt i baksätet.
Pris: från 260 900 kronor.



Mini Countryman
Fler och fler kallar numera Countryman för en suv. Lite speciell design och udda personlighet gör Countryman till en naturlig konkurrent till DS3 Crossback.
Pris: från 269 000 kronor.

GALLERI
DS 3 Crossback
12 bilder

RECHARGE

9. GM ger efter och svänger helt – nu kommer en eldriven pickup

Av Erik Söderholm

Publicerad i dag, 15:56

Chefen bekräftar: Utmanare till Teslas pickup på gång.



Den mest sålda bilen i USA är egentligen inte en bil utan en lastbil, nämligen Ford F-150 – och så har det varit i flera årtionden.

Amerikanerna är galna i sina pickuper och de står för en stor del av biljättarnas försäljning och intäkter.

De har dock inte alltid varit så nyskapande. Visst, Ford var tidigt ute med aluminiumkaross i F-150 och numera finns även sex- och till och med fyrcylindriga motorer i pickuperna, men de ska tilltala en ganska konservativ kundkrets.

Helomvändning – på bara ett halvår

Nu blir det ändring. GM-chefen Mary Barra har bekräftat att koncernen utvecklar en helt el-driven "full-size pickup" och den blir därmed en direkt konkurrent till Teslas nya pickup, som Elon Musk har planer på.

"Vi ska skapa en helt eldriven framtid med ett helt modellprogram av elbilar inklusive stora pickuper", säger Mary Barra.

Det är verkligen helt andra tongångar än för bara några månader sedan. I november berättade nämligen den globala strategichefen Mike Abelson att det "inte blir någon eldriven eller själv-körande pickup".

GM har tidigare försökt få igång ett samarbete med pickuptillverkaren Rivian, som nu istället börjat jobba med Ford. Enligt uppgifter till Bloomberg är GM tagna på sängen av intresset för eldrivna pickuper och koncernens elbilsteknik som finns i produktion idag är inte anpassad för tunga fordon – bara för personbilar och suvar.

GM-chef gör klart: Inga eldrivna pickuper – på två decennier

10. Guide: LED-lampor i din nuvarande bil ger olagligt bra ljus

Av Pierre Kjellin

Publicerad 2019-04-11 06:13

Bättre ljusbild, mer långlivad lampa, mycket snabbare upptändning. Det finns egentligen bara en nackdel med att byta det dassiga halogen-halvhjuset mot en LED-lampa. Det är olagligt. Vi går igenom vad du behöver tänka på.



För runt ett årtionde sedan hade LED blivit ett populärt belysningsalternativ i spotlights för inomhusbruk, i fasadbelysning och liknande.

Sedan dess har utvecklingen gått fort. Idag finns en uppsjö tillverkare på marknaden som erbjuder LED-lampor som ersätter konventionella halogenlampor till hel- och halvljuset på de allra flesta vanliga bilmodeller. LED-lampor finns idag till bilar med såväl 24-volts- som 12-volts-system.

En för blotta ögat högst synbar fördel hos LED-lampan jämfört med halogenlampan är att LED ger en både jämnare och starkare ljusbild. Till skillnad från halogenlampan bleknar inte LED-lampans ljusbild i utkanterna av ljuskäglan.

En halogenlampa i originalutförande för halvljus ger cirka 1.000 Lumen medan andra och tredje generationens LED-lampor ger cirka 2.000 Lumen och sjätte generationen ger runt 3.000 Lumen.

Ljusbilden och strålkastarens räckvidd kan dock skilja sig åt mellan olika bilmodeller, beroende på hur strålkastarens reflektor eller projektor är utformad. LED-konverteringssatser finns för lampor avsedda för antingen hel- eller halvljus.

På de flesta bilar går det att byta ut den originalmonterade halogen- eller xenonlampan mot en LED-lampa. Det som oftast gör att det inte går är att det fysiska utrymmet i strålkastarhuset är för litet.

På vissa bilar där originallampan först fästes i en adapter som sedan monteras på strålkastaren, passar inte LED-lampor då tekniken i bakkanten av lampan omöjliggör denna montering. Man bör alltid utgå från att det krävs runt 30–40 millimeter bakom lampsockeln för att få plats med en LED-lampa.

Men så var det den lilla detaljen, lagen. Förändringar på en bil som frångår bilens typgodkännande är inte tillåtna. Att byta ut en originalmonterad halogen- eller xenonlampa i halvljuset eller helljuset är alltså att frångå bilens typgodkännande. Ljusbilden från LED-konverteringslampan kanske inte exakt motsvarar ljusbilden hos originallampan.

"Det finns inga LED-konverteringar som är lagliga. Man kan inte garantera att det blir en korrekt ljusbild oavsett fabrikat", förklarar Magnus Andersson på Bilupplysningen utanför Göteborg som importerar och säljer LED-konverteringssatser till bilar.

Att tänka på om du (olagligt) installerar LED-lampor i bilen

• På många bilmodeller behövs en så kallad CANbus-adapter för att LED-lampan ska fungera: LED-lampor har lägre lägre strömförbrukning än vanliga halogenlampor. Vissa bilar är utrustade med ett lampdetekteringssystem som varnar föraren om en lampa inte fungerar. Det innebär att systemet skickar elektriska impulser i elsystemet för att kontrollera lampornas funktion. När systemet kontrollerar detta är effekten för låg för att detekteras, och då får du ett felmeddelande eller så tänds inte lampan över huvudtaget.

• Om du ska konvertera blinkerslampan till LED och din bil inte har ett elektroniskt blinkersrelä – då behöver du antingen sätta in ett effektmotstånd eller nytt blinkersrelä. Annars kommer blinkersen blinka för snabbt med den nya LED-lampan.

• Kolla om fästdonet för lampan även används som lamphållare. Om så är fallet kan du inte montera LED-lampan.

• LED-lampor har en hög arbetstemperatur, se till att det är fritt runt lampan och täck aldrig över drivboxen. Lösningen för kylning kan vara olika beroende på vilken strålkastartyp bilen har. Halogen H4 sitter till exempel oftast på strålkastare som är större i storlek (för att täcka både halv- och helljusfunktion). Där är utrymmet i strålkastaren tillräckligt för att avleda värmen från lampan effektivt. Strålkastaren för en H7 är mindre och därför behövs en fläkt för att cirkulera varmluften fortare.

• LED-lampor har en plus- och en minuspol. Var noga med att se till att du ansluter rätt kablar till rätt pol.

• Se till att LED-lampan sitter fast ordentligt och inte kan röra sig.

• Hur vet jag att jag inte köpt en piratkopia? Vissa tillverkare, bland annat Philips, har en kod på etiketten eller på själva lampan eller effektboxen som du kan kontrollera på deras hemsida.

• LED-lampor med tillhörande CANbus-adapter kan se olika ut: hos en del tillverkare sitter CANbus-adaptern integrerad i lampan och nackdelen med det är att hela lampan blir betydligt större och klumpigare. Hos andra tillverkare, till exempel Philips, sitter CANbus-adaptern alltid separat.

• Hjälp, bilen startar inte! Efter installation av LED-lampor kan vissa bilar hamna i felsäkert läge. Eftersom LED-lampan har ett annat motståndsvärde än en glödlampa letar bilens dator letar efter glödlampans motståndsvärde. Därför hamnar bilen i felsäkert läge när en LED-lampa installerats. Problemet är tack och lov ganska sällsynt. Kontrollera först att det felsäkra läget orsakas av LED-lamporna genom att byta ut dem igen mot glödlamporna. Om bilen fungerar som den ska var orsaken troligtvis LED-lamporna. Då behöver du installera en CANbus-adapter.

Pierre Kjellin

11. Jaguar Land Rover vill att du ska tjäna pengar på att köra bil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-02, 10:19

Det pratas mer och mer om uppkopplade bilar som ska kunna "prata" med varandra, och exempelvis varna för potthål, halka eller bilköer. En del av den här tekniken finns redan i produktion idag, men Jaguar Land Rover vill att du som bilägare ska få betalt för att rapportera in den typen av trafikinformation.



Jaguar Land Rover utvecklar nu en så kallad "smart plånbok" som gör att bilägarna ska kunna tjäna pengar på den typen av rapporter. Systemet testas redan nu på Irland. Pengarna ska kunna användas i Smart Wallet-appen för att exempelvis köpa kaffe, betala för parkering eller vägtullar eller ladda elbilen.

Den digitala plånboken kan också fyllas på manuellt och bilägaren ska alltså kunna betala för det mesta längs vägen med hjälp av den.

Uppkopplade bilar kommer samla på sig enorma mängder data när de körs och i de allra flesta fall kommer bilägarna skicka data om vägförhållanden utan att få betalt för det, men Jaguar Land Rover har alltså en tanke om att bilägarna ska få betalt för besväret.

Det finns dock en nackdel: Jaguar Land Rover verkar inte villiga att själva betala bilägarna, utan det ska göras av företag som tillhandahåller kartor och trafikinformation eller lokala myndigheter eller kommuner.

Land Rover utvecklar en potthålsvarnare

Jaguar/Land Rovers smarta pr-kupp: Elektrifierade modeller från 2020 – men bara som tillval
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Jaguar Land Rover håller fast vid dieslarna: "70 procent av alla bilar kommer ha förbränningsmotor"

12. Han köpte världens dyraste bil

Redaktören bytbil

2019-05-02

Fotbollsstjärnans nya juvel i sin stora bilsamling



Den har beskrivits som världens dyraste bil någonsin.

Rika spekulanter slogs om att få lägga vantarna på Bugatti La Voiture Noire med prislappen 115 miljoner kronor.

Nu sägs det att den lycklige köparen är fotbollsstjärnan Cristiano Ronaldo.

Det är den spanska tidningen AS som publicerar nyheten om att en av världens rikaste idrotts-stjärnor fått köpa en av världens mest eftertraktade bilar.

AS har sedan Cristiano Ronaldos alla år i Real Madrid en stor vana av att gräva fram nyheter om fotbollsstjärnan, både om hans yrkeskarriär och privatlivet.

Han kan nu fylla sitt garage med den största juvelen av alla, Bugatti La Voiture Noire som bara tillverkas i ett enda exemplar.

I garaget finns redan bland annat Bugatti Chiron, Bugatti Veyron (för nätta 15 miljoner kronor), Ferrari LaFerrari, Ferarri F12 TDF, Lamborghini Aventador, Porsche 911 Turbo S, Rolls Royce Ghost, Bentley Continental GT Speed, Aston Martin DB9 och en McLaren MP4-12C – förutom mer vardagliga bilar som Audi RS7 och några vanligare Ferrari-bilar.

Ronaldo har råd med sin dyra bilhobby. Enligt vissa uppgifter tjänar stjärnan omkring en miljard kronor per år för reklam, sponsorintäkter och spelarlön från Juventus.



La Voiture Noire, ”Den svarta bilen” på franska, byggdes för att fira tillverkarens 110-årsjubileum och visades upp på Geneves motorshow för bara några veckor sen.

Redan då spekulerades det kring vem köparen var, men Bugatti svarade bara att ”det är en extremt hängiven bilsamlare”.

Den beskrivningen stämmer ju in på Ronaldo.

Nu är bara frågan om Ronaldo tänker testa bilens enorma prestanda. I så fall kommer troligen fotbollsledningen i Juventus att bita på naglarna av nervositet.

Bugatti La Voiture Noire har en V16-motor (världens bästa motor, enligt många) på åtta liter som ger 1500 hästkrafter. Bilen går från 0-100 på 2,5 sekunder och har en toppfart på 380 km/h.

[Här är Ronaldos stora bilsamling]



Klassiker

13. Grattis Rapier!

Publicerad 8 maj 2009

Text Carl Legelius

I dag när Åke har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Rapier.



Sunbeam Rapier presenterades på våren 1955 som en sportig hard-top. För formgivningen hade Rootes konsulterat Raymond Loewy, mannen bakom Studebakers sensationella 53:or. Sex mådnader senare kom Hillman Minx med en fyradörrrars version av den nya karossen, se namnsdagsbilar den 27 april.

Rapier betecknar en lätt stötvärja och är ett namn som använts som modellnamn på två engelska bilar, **Sunbeam** och **Lagonda**.



Modet 1958 föreskrev fenor och det fick Rapier serie II men som motvikt samtidigt en traditionell grill. På bilden en Serie IIIA med något nedtonade fenor. Nu hade motorn växt till 1,6 liter, från början var det 1,4, senare 1,5 liter.



Rapier var ju en engelsk bil i övre mellanklassen men saknade först träpaneler invändigt. Det rättades till 1959 med Serie III. Alla serier utom den första erbjöds förutom som hard-top också som convertible.



Kantiga karosser blev mode på 1960-talet och linjerna stramades upp på 1965 års Rapier som blev serie IV. Utseendet bibehölls på serie V med 1725 cc som lades ned 1967.



Chrysler tog kontroll över Rootes i slutet av 60-talet och1968 års Rapier ser ut som en förminskad Plymouth Barracuda 1966. Den var byggd på den nya Arrowplattformen som delades med Hillman, Humber och Singer. Modellen höll ut till 1976 och fanns också med Holbaytrimmad motor som kallades H120 fast den bara var på 105 hkr och inte toppade 120 mph



En för Lagonda mycket liten bil var Rapier men dess twin-cam motor höll märkets höga klass fast den var bara på 1104 cc. Den visades i juli 1934 och såldes som chassi för påbyggnad av olika fristående karossmakare. På bilden en drophead coupe.

Vanligare var Lagonda Rapier med roadsterkaross. Den avancerade konstruktionen gjorde bilen dyr för sin storlek och därmed svårsåld. Lagonda lade ned modellen i slutet av 1935 men dess konstruktör Tim Ashcroft tog över rättigheterna och fortsatte att bygga bilen i egen regi under märkesnamnet Rapier ända till 1939.

SLUT